АДМИРАЛ МАКАРОВ



ВОЕНМОРИЗДАТ—1939

Л. ЕРЕМЕЕВ

АДМИРАЛ МАКАРОВ

ВОЕННО-МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО НКВМФ СССР
МОСКВА 1939 ЛЕНИНГРАД

Брошюра Л. Еремеева „Адмирал Макаров" рассказывает о жизни, деятельности и гибели талантливейшего адмирала русского флота, выходца из простой боцманской семьи. В ней рассказывается, как Макаров, упорно преодолевая косность и рутину самодержавного строя, многое сделал для развития военно-морского дела нашей родины.

Брошюра будет с большим интересом читаться краснофлотцами, курсантами и всей советской молодежью.



Редактор капитан 3 ранга *Р. Мордвинов.*
Техн. редактор *П. Аксенов.*
Корректор *Р. Мирмельштейн.*

Сдано в производство 9/IV—39 г.
Подписано к печати 3/VII—39 г.

Формат бумаги 70 × 108.
Объем $1^3/_4$ печ. л. 2,1 уч.-авт. л.
В бум. листе 139000 знаков.

Уполн. Главлита № 48677.
Изд. № 129.
Заказ № 1247.

Типография Военно-Морского Издательства НКВМФ СССР
Здание Главного Адмиралтейства


С. Макаровъ.

ВВЕДЕНИЕ

Брошюра «Адмирал Макаров» не может претендовать на всестороннее и подробное жизнеописание русского флотоводца, прославившегося боевыми подвигами, научными работами по гидрологии и морской тактике, изобретениями и усовершенствованиями в различных отраслях военно-морского флота.

Однако, основные моменты многосторонней деятельности этого человека, с именем, известным всему миру, отражены и при необходимости подтверждены выдержками из его дневника, донесений, отчетов и печатных работ. Все, относящееся к личным высказываниям Макарова, взято из биографического очерка адмирала, составленного его личным близким другом, небезызвестным русским мореплавателем Ф. Ф. Врангелем.

Имя Макарова среди многих флотоводцев русского флота заслуженно пользуется большим уважением, славой и любовью. Талантливый выходец из народа исключительно красочно прожил свои 56 лет, выдержал упорную борьбу с цензовыми адмиралами, с министерской рутиной и высочайшим бездарным руководством, проделал огромную военную и специальную работу на благо русского флота и своей родины.

Будучи культурным моряком, он с одинаковым интересом и любовью вникал в вопросы штурманского дела и гидрологии, в дела артиллерийского управления и минных лабораторий, в дела пароходного строительства и боевой подготовки военных судов. С рвением и старанием занимался он научной деятельностью, портовым строительством, морской техникой и морской тактикой.

Девиз «Помни войну» всегда был живым и действующим не только у него самого, но и у многих его под-

чиненных, которым он успевал его привить. Макаров упорно добивался постоянной готовности к боевым действиям всех кораблей и соединений, находящихся под его командованием, настаивал на беспрерывной практике и плаваниях.

«В море — значит дома» — было его вторым девизом.

Макаров явился одной из немногих светлых личностей на флоте, он был прямой противоположностью тем, которые, выйдя из среды дворянской аристократии, продвигались по службе за высокое родовое происхождение и которые были оторваны от теории и практики военного дела и оказывались не в силах по-настоящему готовить армию и флот.

Деятельный Макаров дал неисчислимое количество ценных, оригинальных изобретений, систематизировал разбор боевых элементов судов и создал начало современной морской тактики.

В тисках гражданской и военной бюрократии русского самодержавного царизма дарования Макарова никогда не могли получить широкого размаха.

И несмотря на большие заслуги Макарова и его талант, признанный всеми флотами мира, царское правительство в течение 9 лет со дня гибели Степана Осиповича на боевом посту не нашло нужным открыть ему памятник. И лишь под давлением общественного мнения и на общественные пожертвования памятник был открыт в Кронштадте 24 июля 1913 г.

Царское правительство не позаботилось даже издать его биографию, и только близкие, личные друзья Макарова, поддерживавшие при жизни большинство его начинаний, осветили в своих работах служебную деятельность и отдельные черты его личной жизни.

Макаровым написано много ценных работ, число которых превышает полсотни и которые царским правительством всячески затирались.

Статьи печатались в «Морском Сборнике» и дальше этого журнала не шли. Научные работы издавались ради

соблюдения формы в столь малом тираже, что попадали едва-едва в несколько правительственных учреждений, а отчеты, донесения и соображения мирно хранились под спудом канцелярий и делопроизводств соответствующих кабинетов.

Всеми путями стремились правящие министры двора похоронить в архивах прогрессивные стремления и демократическую непримиримость Макарова, сделать его открытия, усовершенствования, труды и исследования малоизвестными и «устаревшими».

Неудивительно поэтому, что Макарову трудно было повлиять на состояние флота и тем более на результат русско-японской войны.

Но не устарело и поныне многое из того, что удалось сделать для русского флота, науки и народа Степану Осиповичу.

Вот поэтому-то моряки Красного флота с любовью и уважением относятся к наследству Макарова и заслуженно чтят его память.

Детские годы Макарова и первые плавания

Детство Степан Осипович провел в морской семье. Родился он 27 декабря 1848 г. в г. Николаеве. Отец Макарова — Осип Федорович — служил прапорщиком в морской исправительной роте. В прапорщики он выслужился из нижних флотских чинов, пройдя перед этим чины фельдфебеля и боцмана.

В 1858 г. семья Макаровых переехала в Николаевск-на-Амуре. Прослужив там в морских должностях 10 лет, отец Макарова в чине штабс-капитана вернулся снова в Николаев.

Братья Макарова прошли морской корпус инженеров-механиков и так же, как и другие родственники по отцу и матери, были на морской службе.

По переезде в Николаевск-на-Амуре Степан Осипович поступил в Николаевское морское училище, которое он окончил в 1861 г.

Вскоре после окончания училища он был назначен в плавание на Сибирскую флотилию, а затем на эскадру Тихого океана, охранявшую интересы русских промышленников у берегов Аляски и северной Америки.

Находясь на крейсере «Богатырь», который базировался на острове Мария (недалеко от Сан-Франциско), молодой Макаров познакомился с американской семьей, в которой и проводил все свое свободное время. Там он научился читать по-английски и там же начал свою первую работу по переводу книги с английского языка на русский.

На корабле Макаров был причислен к кают-компании и попал в офицерскую среду, видимо, потому, что он имел звание кадета.

Макаров любопытно расспрашивал о новых для него вещах, учился парусному делу и корабельной строевой

службе. Много читал, покупал и даже выписывал книги из Петербурга.

19 мая 1864 г. Макаров был списан с эскадры. Покинув «Богатырь», он намеревался добраться до Николаевска, и для этой цели устроился на пароход русско-американской компании «Александр II», на котором и проплавал все лето.



Макаров в 1865 г., корвет „Варяг".

Осенью, вернувшись в Николаевск, Макаров получил задание перевести с английского языка на русский лоцию Охотского моря, что блестяще выполнил, несмотря на свои 15 лет.

Серьезный и вдумчивый Макаров увлекается навигацией и астрономией, словесностью и языками, морским делом и законоведением.

Доучиваясь после плавания последний год, Макаров успевал лучше всех своих сверстников.

Строя планы на будущее плавание, Макаров прежде всего ставит своей целью выдержать хорошо окончательный экзамен.

Весной 1865 г. Макаров выпускается из училища и производится прямо в гардемарины, [1] минуя звание кондуктора флотских штурманов, и назначается на пароход «Америка», которая затем села на мель.

---

[1] Утверждение Макарова в гардемарины из-за его неродовитого происхождения состоялось после длительной волокиты.

Находясь на «Америке», он составляет описание работ по снятию ее с мели. Работа показала исключительную техническую сообразительность молодого гардемарина и его правильный взгляд на существовавшие тогда судовые порядки.



Макаров в 1866 г., корвет „Аскольд“.

Выдвигаясь, как сметливый молодой человек, Макаров привлекал внимание ряда адмиралов того времени.

В 1865 г., получив предложение адмирала Ендогурова возвратиться вместе с эскадрой с Тихого океана в Россию, Макаров добился перехода на сменяющуюся эскадру с тем, чтобы проплавать еще три года на Дальнем Востоке и после этого уже вернуться в Россию. До ноября он плавал на «Варяге», затем был переведен на «Аскольд».

Однако, «Аскольд» в декабре 1866 г. был вызван в Россию, и Макаров должен был вернуться, недоплавав своего срока.

Вскоре он уезжает в отпуск в Новгородскую деревню.

Вернувшись из отпуска, Макаров назначается на фрегат «Дмитрий Донской», на котором уходит в 8-месячное плавание в Атлантический океан.

Будучи почти прямым свидетелем несчастного случая, когда один матрос был убит и несколько человек ранено при работе у шпиля, Макаров с огромной горечью и пе-

чалью отмечает невнимание к людям, беспечную беззаботность офицеров в отношении матросов.

Вернувшись в Кронштадт, он вскоре опять отправился в 7-месячное плавание.

Возвратившись из плавания 28 мая 1869 г., Макаров сдал окончательно экзамены и был произведен в мичманы.

До производства в мичманы Степан Осипович проплавал 1970 дней на 11 судах, побывав на многих морях и океанах.

Первые работы Макарова

После производства в мичманы Макаров уже выступил как крупный специалист. Плавая на броненосной лодке «Русалка», он был свидетелем небольшой на первый взгляд аварии, но эта авария едва не привела лодку к гибели.

Макаров, подробно изучив аварию, установил исключительно точно, с подтверждением вычислениями, какие надо принимать меры, чтобы предотвратить потопление корабля от случайных пробоин. Был разработан впервые в истории всех флотов мира вопрос о непотопляемости. Макаров предложил постоянные корабельные пластыри для заделки пробоин снаружи поврежденного борта, систему специальных отливных труб для всех трюмных помещений (отделений). Вместо брандспойтов и пожарных насосов, изнуряющих матросов при работе, Макаров предложил устанавливать мощные водоотливные насосы и помпы.

Выступая в «Морском Сборнике» в 1870 г., Макаров усиленно боролся за проведение своих идей.

Работы по непотопляемости создали Макарову большую известность и показали его выдающиеся дарования. Но продвижение этих работ шло крайне медленно, и лишь авария с фрегатом «Адмирал Лазарев», который едва не затонул в Кронштадтской гавани, способствовала их ускорению.

В январе 1870 г. Макаров был назначен ревизором на винтовую шхуну «Тунгус», на которой он совершил почти кругосветное плавание из Балтийского моря через Магелланов пролив на Дальний Восток. Плавание это, с заходом в Копенгаген, Фальмут, Порто-Гранде, Рио-де-Жанейро, Вальпарайсо, Гонолулу и Нагасаки, продолжалось до 14 июня 1871 г.

На шхуне Макаров встретился с бездарным малокультурным командиром, что еще больше ухудшало его настроение. Работа не спорилась. Макаров не надеялся продвинуться дальше, у него появляется мрачное желание бросить службу и обеспечить жизнь другим заработком.

Появлению этих настроений не могли не способствовать и общественные тенденции того периода. 70-е годы прошлого столетия—годы, когда «крестьянская реформа» давала себя основательно чувствовать во всех областях хозяйственной жизни. На новой базе развивающегося промышленного капитализма бурно произрастали всевозможные «товарищества» и «акционерные компании». Все это сказалось на росте коммерческого флота и торгового мореплавания и выдвинуло большой спрос на специалистов морского дела.

Плавание военного флота сокращалось, и это тоже толкало некоторых молодых офицеров уходить в отставку и переходить в торговый флот. Макарова особенно привлекало Амурское пароходное товарищество, где он ожидал получить широкое поле деятельности. Однако, производство Макарова в лейтенанты в 1871 г. и вызов в Петербург удержали его от этого шага.

Прибыв в Петербург, Макаров поступил в подчинение адмирала Попова и до 1876 г. работал по непотопляемости вновь строящихся броненосных судов «Поповок».

Один из близких Макарову биографов говорит, что в это время «...приходилось проводить впервые в жизнь эти новые идеи, переменять существующие, тревожить рутину и часто выступать учителем лиц, стоящих выше по служебной иерархии, да к тому же и специалистов по

этому делу, а потому нередко приходилось переносить большие неприятности, не говоря об утомительной и напряженной работе по столь ответственному делу».[1]

А сам Макаров коротко замечает: «Мне не только приходилось ставить все это, но и учить употреблению на месте, а также читать лекции и писать статьи, инструкции и описания».[2]

Ни корабельные инженеры, ни флотские офицеры не любили заниматься вопросами непотопляемости и сопряженным с ней лазанием по трюмам, и Макарову почти одному приходилось изучать этот вопрос и проводить работы, которые никем не замечались.

Большой и интересной новизной было предложение Макарова, оставшееся неосуществленным, о создании водяного корабля. На водяном корабле предполагалось иметь пробоины, устраивать впуск воды и на практике учиться бороться за непотопляемость корабля. Предполагалось непосредственно на практике учить команду.

Макаров в русско-турецкой войне 1877—1878 гг.

Нараставшая угроза русско-турецкой войны привлекла Макарова снова в действующий флот. Вскоре он получил разрешение поехать в Николаев, где предложил план действия против турецкого флота.

Сознавая слабость русского флота, имевшего только две пловучие батареи-поповки, перед турецким флотом, который состоял из 13 броненосцев, 2 двухбашенных мониторов и около 10 канонерских лодок, Макаров предлагает развить совершенно новое строительство—минные катеры. При живейшем участии Макарова, Шестакова, Зацаренного и др. срочно оборудуются минные катеры для обо-

---

[1] Врангель, Ф. Ф. «С. О. Макаров. Биографический очерк», ч. I, изд. 1911 г., стр. 51.

[2] Там же.

роны берегов. Кроме того, Макаров также предлагает подготовить пароход для подъема на палубу катеров с тем, чтобы отыскивать турецкие корабли на отдаленных рейдах, неожиданно для них спускать катеры на воду и атаковать противника, а после атаки поднимать катеры на борт и отходить в безопасное место.

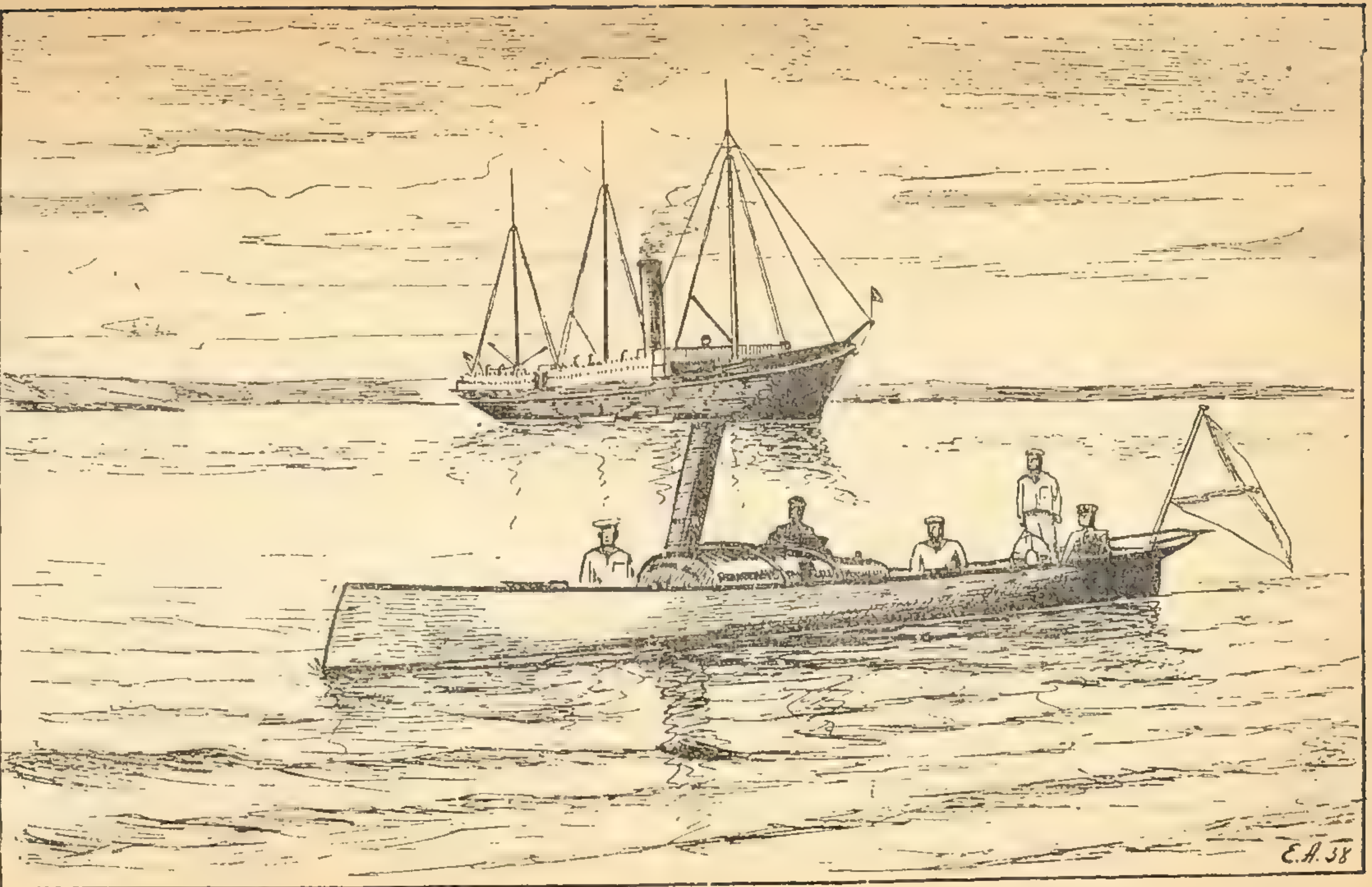
Идея эта была для того времени очень смелая, так как ранее крупных катеров на палубу не поднимали, но Макаров предлагал ее, имея все расчеты, чертежи и схемы. Главной целью, которую ставил автор проекта, было увеличение дальности действия минных катеров, робко опробованных в междоусобной войне Севера и Юга Америки в 1861 г.

Однако, высшее командование недоброжелательно встретило идеи «молодого выскочки». Всеми мерами задерживалось рассмотрение и осуществление проекта. Министерские «авторитеты» считали постройку такого корабля очень дорогой, непосредственные начальники отказывали в помощи, а командование сомневалось в успехе нового оружия.

Добившись все-таки разрешения, он кропотливо работал и руководил оборудованием парохода «Константин» и через четыре месяца упорных стараний доложил о готовности парохода к операциям.

С объявлением военных действий Макаров обратился к главному командиру за разрешением выйти в крейсерство, но и здесь рутина и косность не обошли молодого энергичного Макарова. Обращение, пролежав 11 дней у главного командира, было направлено на высочайшее рассмотрение. Тем временем турки напали на кавказское побережье.

14, 15, 23 и 30 апреля они обстреляли пограничные посты, Поти, а 1 и 2 мая броненосцы бомбардировали Очемчиры и Сухум-Кале, нанеся последнему значительные повреждения. Прохлопотав о выходе ровно две недели, Макаров, наконец, 26 апреля вышел в море и начал крейсерство.



„Константин“ и минный катер „Чесма“.

Период командования пароходом «Константин» составляет самый блестящий этап в его молодости, да и вообще замечательное время в его жизни. Вооружив катеры, приспособив их к подъему на палубу парохода, Степан Осипович, преисполненный отваги, дерзости и решительности, присущей настоящему русскому герою, ходил в самые рискованные операции, наводя ужас на противника, приводя его в замешательство. Энергия неутомимого Макарова выразилась в стремлении напасть, уничтожить, победить.

30 апреля состоялась первая атака у Батуми. Однако, хорошо подведенная мина взрыва не дала. Но это не остановило ни Макарова, ни макаровцев. Атака ночью при полной темноте под беспорядочным огнем с кораблей, стоящих на рейде, послужила хорошей боевой практикой и вселила в личный состав героизм для будущих боевых подвигов.

Вскоре в другом конце моря — в Мачинском рукаве Дунайского устья — такими же катерами был атакован турецкий броненосец «Сейфи». Атака состоялась 14 мая в 3 часа утра. Лейтенант Шестаков блестяще подвел мины, и на глазах десятка других турецких судов взорвал корабль, который пошел ко дну.

28 мая на Сулинском рейде взрывами мин-крылаток катеры с «Константина» подорвали турецкий броненосец «Иджалие», надолго выведя его из строя.

Не привлекая к себе внимания своим внешним видом днем, скромный пароход торгового образца «Константин» собирал сведения у портовых начальников о появившихся турецких кораблях и по ночам появлялся там, где отстаивался противник.

12 августа неутомимый, проводивший большинство ночей на мостике Макаров наносит очередной удар туркам у Сухуми.

Заранее предусмотрев, что в ночь на 12 августа предстоит лунное затмение, Макаров подошел к Сухумскому

рейду, спустил катеры, которые и вошли с началом затмения на рейд. Ориентируясь на местности по береговым кострам, три катера пошли в атаку, а «Чесма» с лейтенантом Зацаренным вышла в резерв на случай необходимой помощи. Подойдя поочередно к правому борту турецкого броненосца, на катерах взорвали мины.

Лишь посыльный катер, стоявший у борта броненосца, пытался сцепиться на абордаж с русским катером «Минер». В ход пошли весла, отпорные крючья и пистолеты. Несмотря на ранение командира катера, русские быстро отбились от турок и благополучно возвратились к пароходу, ожидавшему поблизости. Удачные взрывы трех мин у борта броненосца «Ассари-Шевкет» разнесли в щепы парадный трап, часть надстроек и рангоута и пробили бреши в борту. Лишь небольшая глубина спасла огромный корабль от гибели.

Прокачав воду три дня, турки кое-как заделали пробоины и на четвертый день утащили броненосец на буксирах.

Беспрерывно крейсеруя от порта к порту, С. О. Макаров выполнял на «Константине» и ряд других задач: перевозку больных и раненых, провианта и оружия в разные пункты Черного моря (анатолийского и кавказского берегов). Встречаясь с турецкими коммерческими судами, Макаров, обычно сняв команды, взрывал их или поджигал и тем самым дополнял активную деятельность против военных судов активной деятельностью против коммерческого и каботажного судоходства.

Снятые же команды и пассажиры обычно высаживал на берег.

Активность Макарова и атаки минных катеров настолько сильно подействовали на турецкий флот, что он находился в состоянии беспокойства даже в таких портах, куда катеры никогда не заглядывали. Имея флот во много сильнее русского, турки не решались ни разу остаться на ночь у наших берегов. К Одессе они даже и днем перестали подходить ближе чем на 15 миль.



Бой катеров у Сухуми.

К концу года успех был настолько очевиден, что Макарову удалось добиться разрешения на использование самодвижущихся мин Уайтхеда, которые упорно задерживались на складах, как исключительно ценные виды оружия (на русских складах было всего 5 мин Уайтхеда, тогда как динамитных мин и мин с пушечным порохом было до 750).

Первая атака с применением мин Уайтхеда (она же была первой атакой во флотах вообще) у Батуми 16 декабря прошла неудачно. Мины были выпущены с расстояния нескольких саженей по большому броненосцу, но в борт не попали, а, пройдя под днищем, выкатили на берег, при этом одна из них оказалась поврежденной. Самодвижущиеся мины были выпущены с катера и со специального плотика, на которых они были подвешены под водой в специальных деревянных рамах-каркасах. При залпе мины просто освобождались от креплений и после спуска курка, вручную, своим ходом шли к цели.

14 января 1878 г. катеры с парохода «Константин» опять вышли на Батумский рейд и с дистанции около 30 саженей пустили две мины Уайтхеда, взорвавшиеся с сильным треском у борта турецкого судна.

Макаров в своем дневнике так отмечает этот случай и его последствия: «Пароход лег на правую сторону и быстро погрузился на дно, с большею частью своего экипажа. Громкие крики «ура» команд обоих катеров известили эскадру Гобарта-паши, что его сторожевой пароход потоплен...

Лейтенанты Зацаренный и Щешинский решились войти в круг обломков, чтобы спасти хоть часть людей, но винты катеров путались в разных предметах до того, что невозможно было без большого риска давать ход».[1]

Взорванное судно оказалось турецким авизо «Интибах». Через 5 дней, 19 января 1878 г., было заключено перемирие, и война на море приостановилась. В ожидании прихода в Черное море союзного флота европейских

---

[1] Врангель, Ф. Ф., ч. I, стр. 204.

держав пароход «Константин» начал готовиться с рядом других кораблей к заградительным операциям у Босфора.

Эта непродолжительная война вписала яркую страницу в историю нашего флота, сумевшего даже малыми силами, применяя новое оружие, оттеснить турецкий флот.

Она имела большое историческое значение не только для русского флота, но и для всех флотов вообще. Это нашло свое выражение в следующем:

1. Идея возимых катеров для увеличения района их действия была осуществлена впервые в истории флотов всех стран. Тщательное техническое оснащение создало новое мощное оружие — наступательную мину. Современные матки торпедных катеров, авианосцы и проектируемые в ряде стран матки малых подводных лодок взяли начало с «Константина».

2. Определились начала минной тактики — ночные атаки, внезапность нападения, атаки с нескольких катеров, необходимость повышенной скорости хода и мореходности будущих миноносок.

3. Впервые и с успехом были применены самодвижущиеся мины Уайтхеда. Определилось начало и общий вид специального аппарата для стрельбы этой миной. Началось развитие катеров специальной постройки, о которых С. О. Макаров писал главному командиру: «Осмеливаюсь быть нескромным просить ваше превосходительство в награду за батумское дело разрешить постройку быстроходного катера в Севастополе по моему чертежу. Уверен в быстроте хода и в хороших морских качествах».[1]

4. Русский флот проявил большую гибкость в маскировании своих действий: уход после атак в направлении турецких портов, тогда как погоня бросалась к русским портам; использование лунного затмения для обеспечения скрытности атаки; отход на дневное время от берега во избежание встречи с турецкой эскадрой и т. д.

---

[1] **Врангель**, Ф. Ф., ч. I, стр. 196.

5. Турецкий флот, начавший войну блокадой наших портов и их разрушением, был в самом начале войны деморализован и загнан в свои порты, а последующими атаками вытеснен с Черного моря за Босфор под прикрытие английских, австрийских и других кораблей, оберегавших неприкосновенность Константинополя и проливов. Русский флот получил столь многообразную и полноценную боевую практику, что С. О. Макаров, веря в подчиненный состав и в свое оружие, не без основания заявил по окончании войны, что после поправок и дооборудования «Константина» он готов хоть к войне с Англией.

6. Несмотря на постоянные препятствия, которые ставило перед Макаровым высшее руководство (не верили в оружие, задерживали выход в море, тормозили отпуск мин со складов, не верили результатам ночных атак, сеяли различные кривотолки и т. д.), подлинный герой русско-турецкой войны — Степан Осипович Макаров — успешно руководил героическими делами моряков-черноморцев.

Энергичный, волевой командир, стоящий на голову выше своих руководителей, он упорно отстаивал идеи крейсерской войны, которая в прошедшей войне покрыла Макарова, макаровцев и весь русский флот неувядаемой славой и почетом.

Гидрологические работы Макарова

Вскоре после русско-турецкой войны в 1882 г. Макаров был назначен командиром парохода «Тамань». Пароход стоял «станционером» в Босфоре — у стен Константинополя, и Макаров с первых же дней решил использовать эту стоянку для исследования течений в проливе. Узнав от местных жителей о том, что такое течение существует, Макаров сначала самодельными приборами начал проверять его, а затем приступил и к систематическому исследованию особенностей этого течения.

Его приемы выглядят оригинально. Он сам отправляется на шлюпке в середину пролива, опускает напол-

ненный водой анкерок (боченок) с привязанным к нему грузом (балластиной) на некоторую глубину и убеждается, что в нижнем слое существует довольно сильное течение в сторону Черного моря, тогда как на поверхности наблюдается течение из Черного моря. Обычный анкерок (боченок) относился нижним течением настолько, что или удерживал шлюпку на поверхностном течении или даже тащил ее против этого течения.

Интересно, что об этом течении никогда до этого никто не писал. После первых наблюдений работа производилась систематически. Данные о течении, о температуре воды, о ее составе на различных глубинах с каждым днем все накоплялись и накоплялись, и к осени того года они составили такие материалы, на основании которых Макаров сделал научные выводы и обобщения об обмене вод Черного и Средиземного морей. Вот некоторые из этих выводов:

«1) В Босфоре существуют два течения. Верхнее из Черного моря в Мраморное и нижнее из Мраморного моря в Черное.

2) Нижнее течение происходит от разности удельных весов Черного и Мраморного морей...

3) Разность удельных весов происходит от того, что реки, дожди и пр. дают Черному морю больше воды, чем испарения из него уносят.

4) ...нижнее течение... всегда остается более или менее той же скорости и того же объема.

5) Верхнее течение происходит от разности уровней двух морей...

7) ...верхнее течение... подвержено большим изменениям.

8) Граница между двумя течениями идет по длине пролива не горизонтально, а наклонно, понижаясь по мере удаления от Мраморного моря к Черному...

11) Количество воды, изливающееся из Мраморного моря нижним течением, относится к количеству воды, вносимой в него верхним течением, как 1 к 1,847.

12) Разность уровней Черного и Мраморного морей должна быть около 1 ф. 5 д.».[1]

Развивая эти выводы в последующем изложении, автор дает обстоятельные доказательства и подтверждения их красноречивыми цифрами из наблюдений.

О влиянии течений на военные действия (постановка мин заграждения и др.) Макаров решает вопрос особо. Он производит специальные наблюдения и также дает ценные и точные выводы, позже проверенные и подтвержденные им же на среднем течении реки Невы.

Работа Макарова «Об обмене вод Черного и Средиземного морей» была рассмотрена Академией наук и, как научный труд о течениях в проливах, удостоена премии.

По возвращении из Босфора Макаров занимает последовательно должности флаг-капитана практической эскадры Балтийского моря и флаг-капитана шхерного отряда, где также дает ряд ценнейших указаний, предложений и выводов, обогащающих военно-морскую науку.

Изучение портов

Работая по изучению Кронштадтского порта, он предлагает: «...сосредоточить все свои средства на средней гавани и привести ее в тот вид, при котором она могла бы вместить весь военный флот с таким удобством, которое требуется необходимостью быстрой мобилизации....».[2]

Средняя гавань предоставлялась в то время для торговых судов, а военный порт был сильно разбросан. Казармы матросов от места стоянки военных судов были в четырех верстах. Командам приходилось по разным случаям ходить зря эти большие расстояния, терять время и силы.

---

[1] Цитируется выдержками из работы «Об обмене вод Черного и Средиземного морей», изд. 1885 г.

[2] Записано при рапорте от 1 июня 1884 г. на имя адм. Чихачова (Врангель, Ф. Ф., ч. II, стр. 8).

Несмотря на явную целесообразность предложения Макарова, оно так и осталось на бумаге.

Царское правительство, преследуя захватнические цели, создавало военный порт в Либаве. На Либаву бросались огромные средства, а на Кронштадт не имелось возможности отпустить никаких ассигнований, хотя и тогда уже он являлся главной базой флота.

Участвуя в смене сухопутной дивизии на побережье Финского залива, Макаров своевременно и правильно разрабатывает основные вопросы десантных перевозок, а несколько позже подает записку о мобилизации корабля.

Флот этого времени, в целом, являлся крайне неорганизованным — сборищем различных кораблей, личный состав которых очень мало занимался боевой подготовкой. Ни совместных плаваний, ни учений по тактическому маневрированию и по атакам не производилось.

Понятно, что Макаров не мог пройти мимо такого развала.

Много внимания Макаров уделял вопросам мобилизации; он настойчиво доказывал, что если не выработать мобилизации корабля в мирное время, то в случае войны произойдет полная путаница.

Его предложение было встречено капитанами и флагманами в штыки. Придирались к слову мобилизация. Протестовали против ненужного напряжения в работе, голословно обвиняли Макарова в желании выскочить.

Под давлением таких «доводов» записка о мобилизации не нашла поддержки и временно была отнесена на будущее.

В сентябре 1885 г. Макаров назначается командиром корвета «Витязь», готовившегося в кругосветное плавание. Одновременно с подготовкой корвета Макаров пишет блестящую работу «В защиту старых броненосцев и новых усовершенствований». [1]

Макаров придумал две республики—белую и синюю— и показал сражения их флотов. Сражение окончилось

---

[1] «Морской Сборник» № 2—3, 1896 г.

в пользу качества, а не количества судов. Макаров отстаивает необходимость переделок старых броненосцев, согласно новым усовершенствованиям, и постройку новых совершенных судов, рисует образ идеального флотоводца и т. д.

Кругосветное плавание на корвете «Витязь»

В 1886 г., по окончании постройки, «Витязь» вышел в свое плавание, которое продолжалось 993 дня. За это время пройдено под парами 33 412 миль, под парусами— 25 856 миль.

Плавание Макарова на «Витязе» дало новый вклад в мировую науку. С самого выхода и до самого конца Макаровым были организованы гидрологические наблюдения над температурой и удельным весом морской воды на различных глубинах; над скоростью морских и океанских поверхностных и глубинных течений; над образцами воды, а где можно было достать грунт, и над образцами грунта и т. д.

Данные 194 станций были потом обработаны в специальный печатный труд — «Витязь и Тихий океан».

Этот труд приобрел мировую известность, был переведен на многие иностранные языки и по настоящее время является богатейшим исследованием необъятных морей земного шара от Кронштадта до Магелланова пролива, от Патагонского архипелага до берегов Японии, от Индийского океана до Гибралтара и от Гибралтара до Балтийского моря.

Труд заслуженно завоевал премию Академии наук и золотую медаль географического общества.

Мировые ученые отзывались о труде, как об основном сочинении по физической географии, особенно северной части Тихого океана, как о настольной книге всякого морского исследователя.

Известный исследователь профессор Шотт писал, что Макаров с неутомимой энергией обработал данные плава-

ния немедленно по возвращении на родину и написал на двух языках (русском и французском) блестящую работу, в чем его большая заслуга.

Эта научная работа Макарова явилась не единственным делом в плавании. Четко придерживаясь своего девиза «Помни войну», Макаров руководил военно-морской подготовкой личного состава и подготовкой корабля к бою, исследуя множество практических вопросов боевой службы.

Макаровым произведена была впервые система нумерации орудий, котлов, труб и т. д., сохранившаяся и по наше время, разработаны обширные рассуждения о погрузке десанта, о том, кому откуда выходить, по какому трапу спускаться и т. д.

Много опытов проделано по погрузке мин на корабль и по постановке мин с корабля, с одного и с двух бортов, по стрельбе минами на ходу из бортовых и носовых аппаратов.

Много уделено внимания приготовлению корабля к бою. Выработан перечень необходимых действий, который частично применяется и сейчас. По инструкциям Макарова готовились боевые припасы, средства борьбы за непотопляемость, средства борьбы с пожарами, указывалось место личному составу по спуску шлюпок, пластырей и т. п.

Большая работа была проделана по освоению постановки сетевого заграждения, по изучению машин и котлов и в частности по утилизации отработанного пара, по ускоренной разводке паров в котлах, опреснению морской воды, охлаждению помещений и т. д.

Много улучшений сделал Макаров и для матросов, стараясь облегчить их быт и приучить их к сознательным, осмысленным действиям.

Были подняты и еще многие вопросы флотской службы и быта, сделаны многие выводы, впоследствии послужившие примером для других прогрессивных командиров в их работе и управлении кораблем.

Занимаясь обработкой своих материалов о плавании корвета «Витязь», Макаров выполняет специальное зада-

ние по составлению плана крейсерской войны, участвует в ряде комиссий, где также высказывает исключительно правильные взгляды по военно-морским вопросам.

Так, в комиссии о морских призах, в числе других замечаний, он пишет: «Определение морскими призовыми правилами денежного вознаграждения военных чинов за совершаемые ими военные подвиги не подходит к духу русского воинства. Призовое право занесено к нам с запада, но корень его не соответствует почве».

«...никто из военнослужащих в собственных соображениях не должен руководствоваться никакими денежными расчетами».

«Я считаю, что от призовых денег командиры будут не храбрее, ни искуснее, ни предприимчивее. *Тот, на кого в военное время могут влиять деньги, не достоин чести носить морской мундир...*» (Курсив наш. — *Л. Е.*).

«Соразмерять заслуги этих людей дробным расчетом рублей и копеек неправильно и даже оскорбительно». [1]

Деятельность Макарова после службы на «Витязе» до назначения командиром Кронштадтского военного порта

Следующим этапом работы Макарова является его служба в должности Главного инспектора морской артиллерии, куда он был назначен в 1891 г.

Макаров и в этой должности сделал немало.

Впервые в истории флотов Макаровым были предложены специальные наконечники на снаряды. Сделанные из мягкой стали эти наконечники позволяли снаряду оставаться целым и пробивать гарвеированную (особый сорт) броневую плиту.

Написав очерк по морской артиллерии, Макаров настоял на том, чтобы он был напечатан, но начальство при печатании выбросило целых 20 параграфов, которые сочло неудобным к появлению в свет.

[1] Врангель, Ф. Ф., ч. II, стр. 61—62.

Можно только догадываться, что в I главе, пропущенной целиком, автор чересчур резко оценивал состояние морской артиллерии, запущенной в то время министерством.

Следует отметить, что Макаров впервые ввел порядок в хранении, содержании и окраске снарядов, издал альбомы чертежей орудий и станков, впервые вводил стрельбу бездымным порохом (труды проф. Менделеева) из морских орудий.

Будучи артиллерийским инспектором, Макаров всесторонне изучал и иностранный опыт. Однажды он увидел книгу на английском языке с многими полезными сведениями об английской артиллерии. Он тотчас обратился к начальству с просьбой купить 30 экземпляров этой книги и раздать ее некоторым лицам. Но в этом ему было отказано под предлогом отсутствия для таких целей кредитов.

После трех с половиной лет работы инспектором морской артиллерии он назначается младшим флагманом практической эскадры, и уже в первую кампанию 1894 г. в отчете об испытании судов пишет: «Все наши корабли отличаются большим удобством в помещениях офицерских и лишены всяких житейских удобств в помещении нижних чинов. . .».[1]

Впоследствии он добился санкции начальства и многое сделал для улучшения жизни матросов.

Вскоре Макаров был назначен командующим эскадрой Средиземного моря, которая состояла из 10 судов.

С прибытием Макарова на эскадре сразу появляются «новинки». Чтобы оживить жизнь на эскадре, он вводит сообщения офицеров на заданные темы, предоставляя выбор докладчиков командирам кораблей. Чтобы укрепить в памяти офицеров эволюционные правила, привлекает их к участию в упражнениях на катерах. Это занятие очень увлекало командиров кораблей и специалистов и прохо-

[1] Врангель, Ф. Ф., ч. II, стр. 190.

дило интересно. Для повышения боевой готовности судов в ходе боевой подготовки адмирал часто делал смотры. но это не те неожиданные смотры, которые практиковались ранее для соблюдения устава и почестей, — это настоящие боевые проверки, о которых он заблаговременно предупреждал эскадру и каждый корабль в отдельности.

«1) ...Обращу внимание на определение расстояния и передачу приказаний...

2)...Буду требовать напускания или накачивания воды в разные отделения и в угольные ямы, не стесняясь присутствием угля и других предметов...

5) Проверю спуск паровых катеров ночью и отправление их в дальнюю минную атаку...»[1] — вот отрывистые фразы одного из приказов Макарова.

После войны Японии с Китаем в 1895 г. на востоке создалось напряженное положение для России. Макаров направляется туда.

Япония не решилась тогда выступить активно против России. Напряженная обстановка постепенно должна была разрядиться.

В это время Макаров сильно заболел. Страдая болезнью ног, он еле двигался на костылях и собирался немного полечиться. Но вместе с тем, чувствуя близость войны, Макаров усиленно готовился к боевым действиям.

21 апреля 1895 г. он получил записку от командующего соединенной эскадрой вице-адмирала Тыртова, в которой его просили составить соображения о том, как подготовиться к бою и как вести его, а 23-го уже флаг-офицеры переписывали эти соображения Макарова.

В эти же дни был отдан приказ, в котором соображения опубликовали без изменений.

В 1894 г. он издает свое замечательное исследование «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов»,[2]

---

[1] Врангель, Ф. Ф., ч. II, стр. 199.

[2] «Морской Сборник», № 1—2, 1916 г.

в котором выражает основные взгляды, главным образом на технику, а также и на морскую тактику.

Во время лечения на берегу Макаров приступил к новой замечательной работе «Рассуждения по морской тактике».

После окончания лечения Макаров сразу пошел плавать. Он снова занимается морскими промерами, съемкой, для того чтобы лучше изучить морской театр и проверить очертания берега на картах, приучить офицеров к исследовательской работе.

На основании этих данных была потом составлена карта западного берега Японского моря.

В начале 1896 г. Макаров был назначен на Балтийское море и 13 января отправился из Гонконга в Сан-Франциско с тем, чтобы дальше проехать через Великие озера Канады и ознакомиться там с ледокольным делом. К этому времени у Макарова зародилась мысль — проникнуть на мощном ледоколе через Северный Ледовитый океан к берегам Сибири.

И Макаров явился именно тем человеком, кого можно назвать отцом мощного ледокольного дела.

По его проектам был построен мощный ледокол «Ермак», и Макаров впервые повел корабли сквозь льды.

Но как и во всех других случаях, Макаров и тут встретился с большими трудностями: затягивалось обсуждение проектов, в печати помещались сеющие неверие в это дело статьи, отказывалось в деньгах и т. д.

«Мне же, носившемуся 4 года с мыслью о возможности исследования Ледовитого океана при посредстве мощных ледоколов, — пишет Макаров, — она казалась столь простою, что я полагал, что достаточно ее высказать, чтобы все к ней тотчас же присоединились». [1]

Только после большой волокиты и огромных трудностей проект был утвержден.

В 1897 г. в конце декабря в Ньюкастле началась постройка ледокола.

---

[1] Врангель, Ф .Ф., ч. II, стр. 225.

Макаров во все время постройки непрерывно наблюдал за ходом работ и вносил нужные изменения и дополнения, и 29 сентября 1898 г. «Ермак» был спущен на воду.

Макаров в числе прочих испытаний провел и испытания переборок путем наливания в каждое отделение воды до верхней палубы. Там, где переборки пропускали воду, были произведены переделки. В управление ледоколом вступил сам Степан Осипович.

Вскоре начались ходовые испытания, и «Ермак» из Англии пошел в Кронштадт. Финский залив был скован льдом, но Макаров уверенно шел, прокладывая путь искусным маневрированием.

При подходе к Кронштадту «Ермак» был встречен толпами рыбаков, которые «...бежали рядом, чтобы подивиться небывалому делу. Многие без устали кричали «ура»! самым добродушным образом, несмотря на то, что «Ермак» не приносил им никакой пользы, а скорее вред»[1] (мешал ловить рыбу. — *Л. Е.*).

Труднее было ввести ледокол в гавань. Макаров по этому поводу писал: *«4 (16) марта.* День этот будет надолго у меня в памяти. Мы тронулись с места около 9-ти часов утра, и прежде всего я решился сделать опыт, при каких условиях ледокол легче поворачивается. В Кронштадте предстоит довольно крутой поворот в гавань; весь город соберется на стенку, чтобы видеть вход «Ермака», и нам нужно не ударить лицом в грязь. Обыкновенно, при входе в гавань судна в 8000 тонн, ему помогают полдюжины буксирных пароходов, из которых одни тащат его за нос, другие за корму. При входе «Ермака» его не встретит ни один буксирный пароход, и мы не знаем, будет ли от него лед трескаться по направлению к берегу или нет, возможно ли будет подать конец по льду на берег или разломанный лед будет этому препятствовать. Также мы не знаем, не бросит ли в воротах ледокол

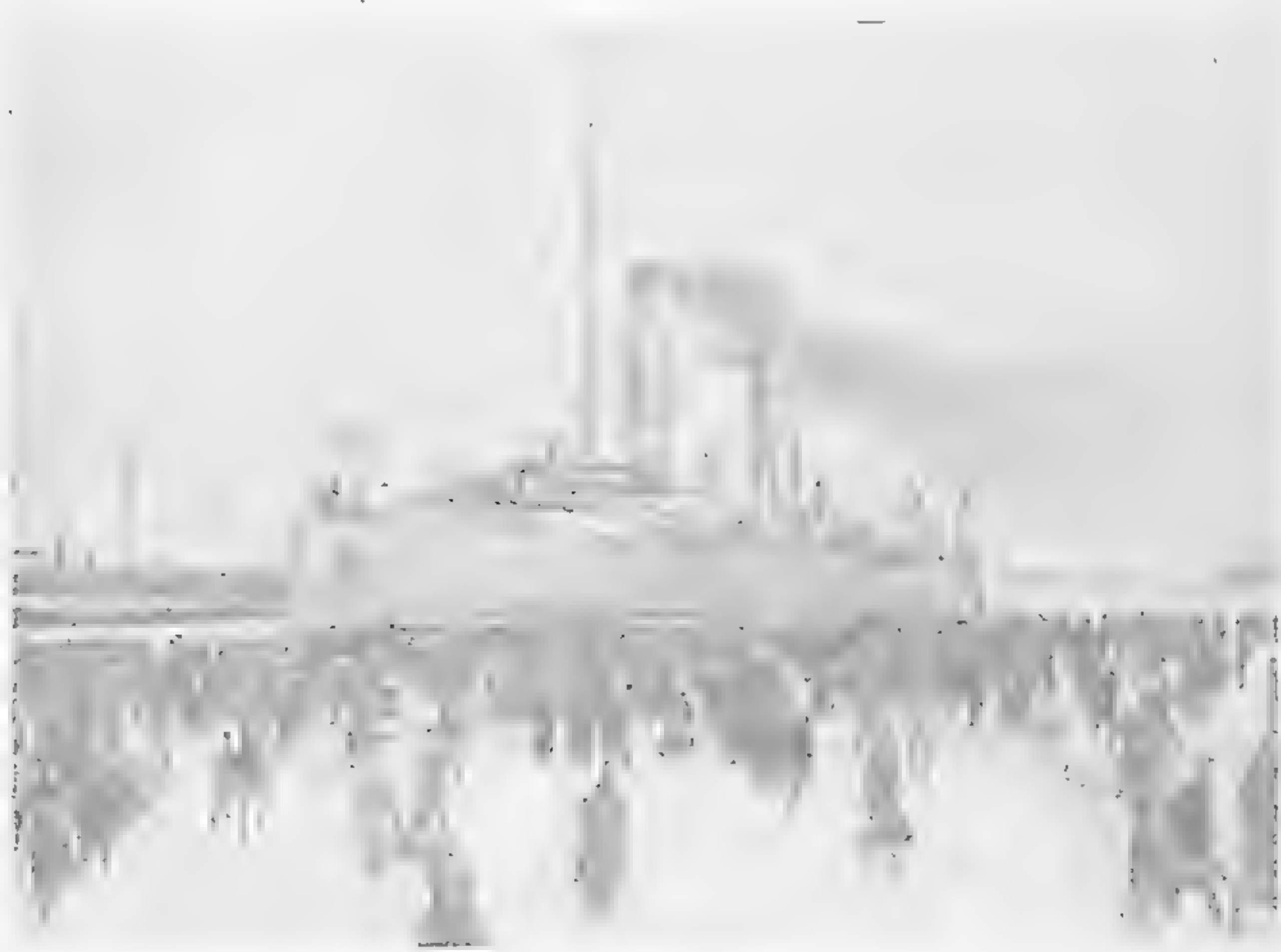
---

[1] Врангель, Ф. Ф., ч. II, стр. 241.

к одной из сторон настолько, что трудно будет отвести его к середине». [1]

Но Макаров справился, и ледокол вошел в гавань.

Петр I, основав Петербург, открыл окно в Европу, но окно это закрывалось зимними ставнями, т. е залив замерзал.



„Ермак“ в Кронштадтской гавани.

Макаров открыл эти ставни, и русский флот получил возможность, в случае надобности, выходить и зимой.

Прибытие детища Макарова под его личным командованием в Кронштадт произвело на всех исключительно сильное впечатление.

---

[1] Врангель, Ф. Ф., ч. II, стр. 242.

Вот как об этом писал поэт Гейнце:

. . . .
Но пробил час! С лучом свободы
Явился доблестный моряк,
И глыбы льда, как вешни воды,
Прорезал ледокол «Ермак».
. . . .
. . . .
Суров, угрюм на первый взгляд
Народ с отзывчивой душою.
И много ледяных преград
Стоит пред русскою толпою —
Для тех, кто хочет быть любим
В избушках, снегом занесенных,
Для тех, кто хочет быть ценим
В сердцах народа умиленных.
Как молния из края в край,
Промчалось имя адмирала.
И «Ермака» не невзначай
Молва «Степанычем» прозвала! . .

Так началось ледокольное дело в России.

Прозимовав в Финском заливе и проделав много полезной работы по проводке и спасению коммерческих и военных судов, «Ермак» вышел в океанское плавание на север, где показал также блестящие качества. Но к концу плавания ледокол, наскочив на смерзшийся подводный торос, получил небольшую пробоину в носовой части. Пройдя во льдах еще 230 миль после подкрепления, он повернул в Ньюкастль для исправления. Макаров предвидел возможность поломок и при подписании договора с заводом условился о бесплатных исправлениях и ремонтах.

Макаров написал два письма министру финансов, в которых полностью объяснил обстоятельства повреждения.

Однако, известие об аварии личные завистники Макарова и многочисленные противники начатого дела ловко использовали для очередной травли и клеветы на адми-

рала. Назначенная правительственная комиссия по рассмотрению аварии со злорадством приступила к работе, совершенно не побеседовав с Макаровым, хотя он был главным, кто бы мог дать правильные сведения, и вынесла в числе прочих следующие, порочащие Макарова выводы:

«3) Каждый раз, как ледокол «Ермак» встречался или будет встречаться с полярными льдами, получались и будут получаться более или менее серьезные и тождественные аварии, что происходит как от конструктивных недостатков ледокола, так и от недостаточно тщательного производства кораблестроительных работ на этом судне...

9) Ледокол «Ермак», как судно, назначенное для помощи беспрепятственному плаванию торгового мореходства во льдах, полезен и в известной степени удовлетворяет своему назначению, но слишком велик по своей силе и размерам, почему может пробивать каналы в крепком льде, а по таким каналам суда обыкновенной постройки безопасно плавать не могут, так как подводная их часть легко прорезается острыми и неправильными краями подводного льда, составляющего границы канала.

10) Ледокол «Ермак» как судно, назначенное для борьбы с полярными льдами, непригодно по общей слабости корпуса и по полной своей неприспособленности к этого рода деятельности».[1]

Напрасно старался Макаров опровергнуть выводы комиссии и доказать пригодность «Ермака» для большой работы,—Витте настаивал на оставлении ледокола в Финском заливе, и только настоятельным письмом добился Макаров разрешения на вторичное плавание в Ледовитый океан.

В этом плавании, как и всегда, Макаров собрал огромные материалы по топографии и астрономии, по метеорологии и гидрологии, по земному магнетизму и почвоведению, по геологии и зоологии.

---

[1] Акт комиссии Бирилева (Врангель, Ф. Ф., ч. II, стр. 323—324).

Проделав большую работу и не желая зимовать в океане в неизученных еще условиях, Макаров на «Ермаке» благополучно возвратился в Петербург, где был встречен новым «сюрпризом» — обвинением в том, что он не пробился к полюсу, не пересек Ледовитый океан и т. д. (!?)

Показательной является телеграмма бывшего председателя правительственной комиссии адмирала Бирилева на имя министра финансов Витте: «...«Ермак» возвратился безрезультатно: льды остались непроходимыми, а «Ермак» негодным судном как по замыслу, так и по исполнению, чтобы совершать полярные плавания и открыть полюс».[1]

Не посчитавшись с тем, что «Ермак» бо́льшую часть своего плавания совершил во льдах, что перед ним и не стояла задача прохода к полюсу, было приказано ограничить деятельность ледокола «Ермак» проводкою судов в портах Балтийского моря и передать ледокол в ведение Комитета по портовым делам.

Только единомышленники Макарова вместе с ним верили, *«что когда, в близком будущем, обновленная Россия развернет во всей своей мощи неисчерпаемые силы ее народа, использует непочатые сокровища ее природных богатств, то смелая мысль русского богатыря Макарова будет осуществлена...*

Омывающий наши берега Ледовитый океан будет исследован вдоль и поперек русскими моряками, на русских ледоколах, на пользу науки и на славу России»[2] (курсив наш. — *Л. Е.*).

Смелая и широкая постановка вопроса Макаровым послужила новой эпохой в истории ледокольного дела и полярных исследований, фактически по-настоящему развернутых только в годы советской власти.

В декабре 1896 г. Макаров читал ряд лекций по вопросам морской тактики, которые затем были сведены и дополнены в знаменитых «Рассуждениях».

---

[1] Врангель, Ф. Ф., ч. II, стр. 402.
[2] Там же, стр. 404.

Эта работа явилась классическим сочинением.

В 1897 г. она вышла под названием «Рассуждения по вопросам морской тактики», сразу была переведена на многие иностранные языки и вошла в состав библиотек всех флотов мира, а ее содержание сразу начало растекаться в уставы, инструкции и наставления.

Интересующийся читатель, с какой бы подготовкой он ни был, всегда будет читать это сочинение с большим удовольствием. Содержание 254-х параграфов поистине замечательно. Это не систематический курс и тем более не учебник, это просто и ясно изложенные взгляды Макарова по важнейшим вопросам морского боя. Он затронул множество мелких практических вопросов боевой подготовки. Содержание этой работы невозможно передать ни в каком кратком изложении. Достаточно посмотреть на перечень 14 глав, чтобы оценить содержание и всю важность этих рассуждений:

1. Место морской тактики в ряду других морских наук.
2. Влияние нравственного элемента на успех боя.
3. О военно-морской педагогике.
4. Самообразование и самовоспитание.
5. Обучение личного состава в плавании.
6. Артиллерия.
7. Мины.
8. Таран.
9. Приготовления к бою.
10. Разные действия.
11. Одиночный бой.
12. Эскадренное сражение.
13. Ночная минная атака.
14. Указания различным морским наукам.

В эти главы Макаров вложил все свои познания, весь свой опыт, все полезное, что можно было взять из военной истории.

Разбирая отдельные наиболее ценные высказывания буржуазных военных исследователей — Коломба, Мехена,

Жомини, Клаузевица и др., Макаров дает свои резюмирующие заключения.

Излагая понятие тактики, Макаров пишет: «*Морская тактика есть наука о морском бое. Она исследует элементы, составляющие боевую силу судов, и способы наивыгоднейшего их употребления в различных случаях на войне*». [1]

Он устанавливает схематическую связь и зависимость всех прикладных наук от тактики, тактики от стратегии, а стратегию от государственной политики.

Во второй главе автор, рассуждая о значении нравственного элемента, заключает, что главное на войне это человек.

Много ходячих выражений и рассуждений находится в трех последующих главах — это цитирование из Суворова, Александра Македонского, Нельсона, Клаузевица и других великих личностей истории. Главы VI, VII и VIII посвящены как материальной части, так и правилам ее использования в различных условиях боевой обстановки.

Замечательна по своему содержанию глава о приготовлении корабля к бою.

В виде предложения к рассуждениям по вопросам морской тактики были напечатаны прения по его лекциям о тактике и ответы Макарова на выступления различных лиц, в частности резкие выступления против неправильных высказываний Рожественского. Интересно было выступление лейтенанта Беклемишева, который подчеркнул неоспоримый факт, что многое предложенное в разное время адмиралом и высказанное им раньше начинает, спустя лишь несколько лет, предлагаться и пропагандироваться за границей выдающимися иностранными моряками и возвращается иногда к нам с присвоенным этим идеям иностранным именем.

---

[1] «Рассуждения по вопросам морской тактики» § 15, «Морской Сборник» № 1—2, 1916 г.

Как пример были приведены вопросы непотопляемости судов, разбор боевых средств корабля, выработка наилучшего типа корабля и т. д.

Беклемишев предложил внимательнее относиться к предложениям вице-адмирала и смотреть на них, как на заказ тактики, на что Макаров скромно ответил, что он очень тронут высказываниями «вследствие малой привычки слышать доброе слово».

Не прекращая научно-исследовательской работы, Макаров, после «Рассуждений по тактике», выступил с предложением двадцатилетней судостроительной программы на 1903—1923 гг., в которой хотя и допускал принципиальные небольшие ошибки, но вместе с тем исключительно правильно и сильно отстаивал свой взгляд, что соединение флотов России всех морей практически для войны невозможно, что *строить надо три флота: Балтийский — лучше германского, Черноморский — с преимуществом перед турецким и Тихоокеанский — сильнее японского.*

Макаров неплохо разбирался в вопросах политики, например, он тогда еще писал: «Недоразумения с Японией будут из-за Кореи или Китая.

Японцы считают, что их историческое призвание поднять желтую расу... Всякое наше влияние на Китай или Корею они считают вмешательством в свои дела, а потому повод к разрыву можно найти во всякое время.

Чтобы этого разрыва не случилось, нужно иметь на Дальнем Востоке флот значительно более сильный, чем у Японии, и быть готовым к военным действиям во всякую минуту.

Разрыв последует со стороны Японии, а не с нашей... Успех Японии возможен лишь при условии недостаточности нашего флота, если же наш флот будет в состоянии командовать морем, то Япония будет совершенно бессильна что-нибудь сделать».[1]

---

[1] Врангель, Ф. Ф., ч. II, стр. 443—444.

А касаясь специально военно-морской части, он замечательно правильно подчеркивал: «Чтобы решать, какого типа и сколько судов необходимо нам иметь на Дальнем Востоке, надо составить и разработать план действий или даже несколько планов» и далее... «Всякое военное судно строить для войны и боя. Проектируя его, надо прежде всего иметь в виду эту цель, а потом уже все остальные качества, в том числе и комфорт, которому теперь отводится неподобающее место».

Надо сказать, что эти пожелания, как и многие другие, остались в некоторой части правильными и для нашего времени.

Макаров на посту главного командира Кронштадтского военного порта

В 1899 г. Макаров получил назначение на должность командира Кронштадтского порта. Несмотря на огромные масштабы работы, большие права и власть, боевой, деятельный адмирал, однако, все время думал о делах на Востоке. Он стремился всеми силами стать во главе Тихоокеанского флота, подготовить его к войне и разбить японцев на море.

Но командование возглавлялось бездарными, раболепствующими перед царем адмиралами.

Макарова же и не собирались посылать. «Меня пошлют, — говорил он, — туда, когда дела наши станут совсем плохи, а наше положение там незавидное».

Но даже с такими гнетущими мыслями Макаров с рвением принялся «наводить порядок» в Кронштадте.

Как полный хозяин города и флота, Макаров вникал во все, даже мелочные дела, и давал отчетливые короткие распоряжения и указания.

Очень хорошо о его службе сказал историограф Штаба 2-й Тихоокеанской эскадры Семенов: «Служить с адмиралом было нелегко. Приходилось частенько недоедать и недосыпать, но в общем — жилось хорошо.

Отличительной чертой его нрава (которою я, как строевик, не мог не восхищаться) являлась вражда ко всякой рутине, ко всякой канцелярщине и, положительно, ненависть к излюбленному приему столоначальников и делопроизводителей «гнать зайца дальше» — т. е. во избежание ответственности за самостоятельное решение вопроса, сделать на бумаге (хотя бы наисрочнейшей) соответственную надпись и послать ее куда-нибудь в другое место «на заключение» и «для справки».[1]

Будучи командиром Кронштадтского порта, Макаров распорядился о постройке ряда бань, прачечных с паровыми сушилками, наладил приготовление пищи, для чего вызывал из Черноморского флота образцового кока, беседовал с ним, заставлял делиться опытом с балтийскими коками, а затем издал инструкцию о варке пищи и о выпечке хлеба, «дабы не портить зря добрую провизию».

Усиленно боролся за улучшение водоснабжения. Впервые ввел склады, где можно было без порчи хранить мороженое мясо, с тем, чтобы расходовать его по мере надобности и в хорошем состоянии. Макаров проявлял большую заботу о здоровье матросов и о положении и быте портовых рабочих.

Так, например, он предложил ввести пенсию за долговременную работу и службу рабочим, обеспечить мастеровым постоянный заработок и разрешить поступление на работу по возвращении из отпусков. А когда против этих мероприятий выступило главное управление кораблестроения и снабжения, Макаров даже ставил вопрос об отставке.

Старожилы Кронштадта — электрик Днев, Н. А. и слесарь Андреев, В. В.—с большой теплотой вспоминают о Макарове, который своим отношением заслужил расположение рабочих. Сам он писал: «Человеческое отношение к рабочим вознаграждается сторицею, успешностью самих работ.

---

[1] Врангель, Ф. Ф., ч. II, стр. 446.

Большая ошибка думать, что нужно рабочего как можно больше жать. . .[1]

Степан Осипович организовал в Кронштадте ночлежные дома, повел борьбу с частыми пожарами, ввел специальную инструкцию по борьбе с огнем и провел ряд других мер.

Не будучи придирчив, он строго следил за соблюдением воинской дисциплины. Матросы, несмотря на всю его требовательность, относились к нему с большим уважением.

Макаров любил физкультуру, сам систематически занимался гимнастикой и строго следил за соблюдением распорядка дня, который у него был расписан буквально по минутам.

К началу 1900 г. взаимоотношения между Россией и Японией стали весьма напряженными.

Вместе с тем царское правительство надеялось, что Япония испугается и воевать не будет, а на всякий случай своему наместнику на Дальнем Востоке были предоставлены полномочные права и даны робкие указания сделать кое-какие приготовления.

В такой обстановке Макаров особенно чувствовал близость войны. Давно уже шли слухи о том, что Япония строительство флота закончила. Россия же никаких мер к усилению своего флота на случай войны не принимала. Флот был разбросан в Чемульпо, во Владивостоке и в Порт-Артуре. Корабли стояли на рейдах беспечно, без всяких мер предосторожности.

Все это способствовало неожиданному нападению японцев. Макаров видел это, понимал, но ничего не мог сделать, так как никакого отношения к Дальневосточному театру не имел. Ведь он был только командиром Кронштадтского порта, и его вмешательство в сферу деятельности другого ответственного начальника могли расценить, как вмешательство не в свои дела.

---

[1] Из отчета командира Кронштадтского порта, ч. I, стр. 67—79, изд. газеты „Котлин", 1904 г.

Но Макаров все же, после некоторых раздумий, написал управляющему морским министерством: «Из разговоров с людьми, вернувшимися недавно с Дальнего Востока, я понял, что флот предполагают держать не во внутреннем бассейне Порт-Артура, а на наружном рейде. Если это так, то в непродолжительном времени будут израсходованы все запасы угля, и тогда флот обречен будет на полное бездействие».

«Пребывание судов на открытом рейде дает неприятелю возможность производить ночные атаки. Никакая бдительность не может воспрепятствовать энергичному неприятелю в ночное время обрушиться на флот с большим числом миноносцев и даже паровых катеров. Результат такой атаки будет для нас очень тяжел, ибо сетевое заграждение не прикрывает всего борта, и кроме того, у многих наших судов совсем нет сетей».

«Пребывание судов на большом рейде Порт-Артура потребует усиленной бдительности каждую ночь. Придется высылать дозорные суда и тем не менее стоять на чеку в ожидании минной атаки. Появление каждой случайной шлюпки будет вызывать тревогу, и ночи будут по преимуществу беспокойные. Это общее мнение, что ожидание минной атаки крайне утомляет экипажи судов и ослабляет его нравственные силы».

«Если бы японский флот тоже не имел закрытых рейдов и обречен был на пребывание в полном составе у открытого берега, то наша тактика должна бы заключаться именно в том, чтобы в первые даже ночи после разрыва сделать самое энергичное нападение на флот. Японцы не пропустят такого бесподобного случая нанести нам вред. Я даже думаю, что надежда ослабить наш флот ночными атаками была одна из причин объявления войны. Будь у нас в Порт-Артуре большой внутренний рейд, из которого эскадра может выходить во всякую минуту, японцы не так легко решились бы на объявление войны»...

Как бы не было тесно в Порт-Артуре, все же корабли можно швартовить и затем путем практических

упражнений приучиться к скорому выходу. Полагаю, что при навыке, когда погода благоприятная, большие корабли будут выходить не позже, чем 20 минут один после другого, я не вижу опасности выходить по отдельности. Говорят, что неприятельский флот может подойти к выходу и будет уничтожать корабли по мере выхода их. Этого я себе представить никак не могу, ибо неприятель в это время будет находиться под огнем береговых батарей, а каждый новый корабль выходя усилит огонь этих последних» . . .

«Из двух зол надо выбирать меньшее, а потому я бы считал, что благоразумие требует держать не занятые операциями суда флота во внутреннем бассейне Порт-Артура, уменьшив расход угля до минимума прекращением электрического освещения и другими мерами».

«Если мы не поставим теперь же во внутренний бассейн флот, то мы принуждены будем это сделать после первой ночной атаки, заплатив дорого за ошибку».[1]

Так писал Макаров 26 января 1904 г. В этот же день письмо было доставлено управляющему морским министерством адмиралу Авелану, который не замедлил представить его на усмотрение генерал-адмирала, но тот оставил его без последствий.

В ночь же с 26 на 27 января предсказания Макарова сбылись. Японцы предательски атаковали русскую эскадру. И только благодаря неправильному проведению атаки японскими миноносцами она не дала ожидаемых результатов. Флот уничтожен не был, хотя часть кораблей получила серьезные повреждения.

Вскоре после этого Макаров был удивлен и обрадован неожиданным извещением министерства — его уведомляли о назначении командующим флотом Тихого океана.

56-летний Макаров был полон энтузиазма. Справки, звонки, вызовы, экстренные письма, возбужденные разговоры, визиты и бессонница — ворвались в беспокойную и без того натуру.

---

[1] Врангель, Ф. Ф., ч. II, стр. 471—472.

1 февраля он настоял на экстренном совещании в министерстве, на котором поставил такие вопросы: организация снабжения углем, провизией, боеприпасами, организация агентурной разведки через негласных агентов в Китае и Японии, о назначении на эскадру для связи представителя генерального штаба и о формировании своего боевого морского штаба.

Он отобрал лучших известных ему офицеров флота: капитана 2-го ранга Васильева, Шульц, лейтенанта Кедрова, инженера-механика Линдебека и корабельного инженера Вешкурцева. Предусмотрительно захватил ремонтные партии и кое-что из инструментов, быстро и организованно сдал свои обязанности и, не дожидаясь оформления приказом, 4 февраля отбыл с очередным экспрессом на Дальний Восток.

В Петербурге ему предложили экстренный поезд, но он отказался, говоря: «теперь главное, надо перевозить войска без замедления, а я со своим экстренным поездом испортил бы им весь график».[1]

Кронштадтцы тепло проводили Макарова. У его подъезда и по пути были выставлены морские команды, с которыми адмирал тепло и сердечно прощался последний раз.

По пути Макаров продолжал много работать. Собирал сведения о начале войны, о гибели «Варяга» и «Корейца», посылал запросы и предложения в министерство, готовил ряд приказов, инструкций и других документов, чтобы сразу начать командование и оживить деятельность эскадры.

Он просил о снабжении бронебойными наконечниками всех снарядов, о пересылке миноносцев по железной дороге в разобранном виде, о продолжении похода на Восток отряда судов контр-адмирала Вирениуса и т. д.

Не утих он и с приездом в Мукден. Так, например, наместнику заявил, что необходимо коменданта крепости под-

---

[1] Врангель, Ф. Ф., ч. II, стр. 474.

чинить ему, требовал ускорить организацию разведки и т. д.

Алексеев, противник всяких реформ, нелюбезно встретил нового командующего, критикующего существующие порядки, и с большинством его предложений не согласился. Макарову с ним — правой рукой царя — спорить было не по силам. Решив некоторые вопросы в Мукдене и выставив все же ряд категорических требований перед наместником, он поспешил в Артур, куда и прибыл 24 февраля.

На крейсере «Аскольд» взвился его флаг.

Макаров в Порт-Артуре

«Первое время адмирал, конечно, с утра до ночи был занят приемом дел, ознакомлением с местными условиями и обстановкой, совещаниями с начальствующими лицами и т. п. . . Все же, выбирая относительно свободные минуты, он заезжал то на тот, то на другой корабль. До нашей «Ангары», очевидно, очередь могла дойти еще не скоро.

Посещения эти были в высшей степени кратки . . . Адмирал выходил на палубу, принимал рапорт командира, знакомился с офицерами, здоровался с командой. Потом — осмотр помещений и опять обход фронта. Два слова одному, два слова другому. Иного узнает, вспомнит прежнюю совместную службу или плавание, иного спросит, что он делал в последнем бою, или вдруг заведет разговор с каким-нибудь комендором, спрашивает его, сколько выстрелов и за какое время он сделал, как брал неприятеля на прицел, вызовет на ответы, на возражения, даже, словно заспорит . . . Потом — «До свиданья, молодцы!» . . . — и — уехал. . . Как будто ничего особенного — все, как всегда; а между тем каждое его слово, каждый жест немедленно же становились известными на всей эскадре. Казалось бы, что адмирал еще ничем не проявил своей деятельности, ничем не «показал» себя, но, путем какого-то необъясни-

мого психического воздействия на массы, его популярность, вера в него, убеждение, что это «настоящий», — росли не по дням, а по часам. Создавались целые легенды о его планах и намерениях». [1]

Так начал адмирал брать в руки эскадру, находившуюся далеко не в полном порядке.

Из 24 миноносцев, пригодных к действиям, было только 8, суда совместно не плавали, эскадра не была приучена к организованным выходам из внутренней гавани, техника была слабее японской, исправление судов шло медленно, целый ряд организационных вопросов был не решен...

Но это не помешало Макарову начать дела по-настоящему. Уже 25 февраля—через день после приезда—он выслал миноносцы в море с ответственными боевыми заданиями, а 26-го сам лично выходил на «Новике» для прикрытия отходившего миноносца «Решительный», тем самым нарушив столь упорно проводимый предыдущим командующим лозунг «не рисковать».

Чувствовали это и японцы. Им было крайне неприятно видеть повышение активности русской эскадры, которую не удалось уничтожить одним ударом миноносцев 27 января 1904 г.

Провалившись с этой своей идеей, японское командование «придумало» другую идею — закупорить флот в базе Порт-Артура путем затопления пароходов с песком, цементом и взрывчатыми веществами у самого выхода из внутренней гавани. Но и тут они потерпели крах.

Все их попытки были отбиты артиллерией береговых батарей и кораблей и минными атаками миноносцев. Японцы приходили, приводили свои брандеры, предназначенные для затопления, но их встречали ураганным огнем, топили до прихода в указанные места и, кто оставался цел, вынуждены были позорно удирать.

---

[1] Врангель, Ф. Ф., ч. II, стр. 481—482.

В центре этой защиты Порт-Артура, на канонерской лодке «Бобр», среди падающих снарядов был сам Макаров.

Дважды после заградительных операций японский адмирал Того приходил на видимость Порт-Артура и наблюдал результаты заграждений, каждый раз убеждаясь в их провале, а русская эскадра выходила под флагом Макарова в море и оказывала такие внушительные нажимы на японцев, что они вынуждены были позорно уходить к своим базам. Общеизвестно, что Того не имел намерения встречаться с эскадрой Макарова в открытом морском бою. Он просто трусил, и если имя его так поднялось после русско-японской войны, то только потому, что он использовал маневр охвата головы (назвав его другим именем) и на нем особенно много спекулировал после Цусимы.

Того скрыл одну «маленькую» подробность, состоящую в том, что маневр этот разработан, как тактический прием, русским адмиралом Макаровым и изложен в его «Рассуждениях по вопросам морской тактики».

На внешнем рейде на дежурном крейсере Макаров часто ночевал, чтобы в случае налета сразу взять управление в свои руки.

Но Макаров не только отбивал атаки. Он организовал перекидную стрельбу через мыс Ляотешан по участку моря, где часто маневрировали японские военные корабли, он научил эскадру выходить из гавани за время одного прилива, тогда как до него на выход требовалось два прилива, т. е. почти сутки. Он призывал к совместной дружной работе.

Он переформировал флот в новые тактические соединения, обучил эскадры эволюциям, научил вести разведку и наблюдения за неприятелем, организовал тральное дело, наладил оперативную работу, научил работать свой штаб.

Кроме этого, Макаров ускорил ремонт поврежденных ранее кораблей, организовал сторожевую службу на эскадре и поднял бдительность.

Но каких усилий стоило это все неутомимому командующему. Сколько времени и энергии отняли у него ненужные хлопоты, представления, протесты.

Макарову мешали, а не помогали, и это ярко видно из следующих многочисленных фактов.

Главное Артиллерийское управление отказало Макарову в высылке фугасных и бронебойных снарядов для береговых батарей и судов; наместник и главнокомандующий Алексеев ограничил права Макарова в назначениях и перемещениях командного состава на эскадре, и если Макарову нужны были боевые грамотные командиры, Алексеев присылал своих ставленников, считаясь только с чином.

Со стороны сухопутного командования, кроме коменданта крепости генерал-лейтенанта Смирнова, никто ему никакой поддержки не оказывал.

Морское министерство также отказывало почти во всем. Отказано было в назначении командиром Порт-Артурского порта капитана 1-го ранга Миклуха-Маклая из Кронштадта, отказано было в высылке миноносцев в разобранном виде по железной дороге.

Отозван был отряд судов под командой Вирениуса, который был уже в Джибути.

С непревзойденным бюрократизмом было отказано ему в печатании его книги.

Еще с дороги в Порт-Артур Макаров обратился в министерство телеграммой, в которой просил напечатать его «Рассуждения по вопросам морской тактики» и возможно скорее выслать ее на артурскую эскадру. Стоимость печатания определялась в 500 рублей. Но вместо печатания завязалась переписка. На вторичный телеграфный запрос Макаров 16 марта получил телеграмму: «за неимением средств в текущем году и не признавая возможным отнести расход по изданию на военный кредит. Его Высочество приказал ответить, что печатание книги может быть разрешено из кредитов будущего года, о чем и указал войти своевременно с новым представлением».

Возмущенный Макаров, понятно, не нашел ничего другого, как телеграфировать управляющему морским министерством.

«Просил бы *теперь же* напечатать мою книгу «Рассуждения по вопросам морской тактики» для раздачи ее командирам, дабы они *познакомились со взглядами своего начальника.* Книга нужна *теперь,* а не в будущем году; не допускаю мысли, что министерство не может теперь же найти 500 рублей и отказ в печатании понимаю, *как неодобрение моих взглядов на ведение войны,* а посему, если моя книга не может быть напечатана теперь, то прошу заменить меня другим адмиралом, который пользуется доверием высшего начальства».[1]

Только эта телеграмма толкнула министерство начать печатать книгу, но она была отпечатана лишь после гибели Макарова и на эскадру не высылалась.

Макаров за 36 дней своего пребывания на эскадре сделал больше, чем было сделано за целый год подготовки к войне.

Он уверенно готовился в ближайшее время начать активные действия по овладению морем, и можно утверждать, что они бы принесли успех.

Но к большому несчастью для всего русского флота 31 марта кипучей деятельности Макарова пришел неожиданный, нелепый конец.

Гибель Макарова

Получив агентурные сведения о том, что японцы готовятся к перевозке и высадке десанта на Квантунском полуострове, и о том, что десант будет базироваться на острова Эллиот, в ожидании подходящего времени, Макаров решил выслать миноносцы в ночную операцию для нападения на десант в его базе.

[1] Переписка приведена в предисловии к книге «Рассуждения по вопросам морской тактики», изд. 1916 г., журн. «Морской Сборник».

30 марта после полудня были вызваны начальники 1 и 2 минных отрядов, которым Макаров отдал приказание подготовить к операции по 4 миноносца от каждого отряда, указал цель экспедиции, дал план действий.

В ночь на 31-е миноносцы были высланы с указанием до рассвета в гавань не возвращаться, чтобы ошибочно не попасть под огонь наших батарей, которые могут принять возвращающихся за противника.

Темную и дождливую ночь с норд-остовыми шквалами Макаров проводил на дежурном крейсере «Диана», который стоял на внешнем рейде. Ночью батарейные прожекторы открывали неясные силуэты малых судов, но Макаров с большим опасением за свои миноносцы предположил, что это они, ввиду непогоды, возвратились до рассвета и ждут недалеко от базы. В 4 ч. 30 м. Макаров ушел на «Петропавловск», считая, что утром с полным рассветом миноносцы войдут в гавань.

На самом же деле наши миноносцы, возвращаясь с разведки, встретились с японскими миноносцами, и «Страшный» подвергся нападению четырех японских миноносцев и двух крейсеров.

Очень скоро об этом было получено сообщение с миноносца «Смелый». Крейсер «Баян», выходивший в море, бросился навыручку, а вслед за ним адмиралом были посланы крейсеры «Диана», «Аскольд» и «Новик», а также вышли броненосцы «Полтава» и «Петропавловск».

Подошедший к месту боя «Баян» опоздал. «Страшный» затонул. На помощь японцам подошли 6 крейсеров.

«Баян», спасший под огнем неприятеля 5 человек команды, вынужден был отойти к Порт-Артуру. Адмирал приказал вести эскадру к месту гибели «Страшного».

Вскоре «Баян», бывший головным, открыл огонь. Его поддержали броненосцы, и японские крейсеры, получив повреждения, ушли на ост.

Но в это время от зюйд-оста показалась японская броненосная эскадра из 9 судов, и отряд Макарова, который состоял из 2 броненосцев и 4 крейсеров, стал отхо-

дить к Порт-Артуру, боя не принимая, так как соотношение сил было очень неравное. Под прикрытием броненосцев отряд уже вошел на рейд, миноносцам было приказано итти в гавань, Макаров отдавал последние приказания...

Броненосцу «Севастополь» ввиду сильного ветра было приказано остаться в гавани, и это было последним, что приказал адмирал.

«Перед тем, — говорит один из очевидцев,[1] — несмотря на неравенство сил, адмирал, как можно было заключить из его отрывочных фраз, стремился выйти в бой с японцами. Чувство приподнятого духа передалось от адмирала всем нам, и мы были сильно нервно возбуждены, наполненные сознанием, что настал момент отомстить за январскую атаку. Это чувство инстинктивно передалось всем... После отданного адмиралом приказания поднять сигнал «Севастополю», флаг-офицеры сейчас же исполнили это приказание, а я, находясь при флагманском журнале, вошел в рубку, где был капитан 2-го ранга Кроун, прибывший накануне с большими трудностями из Шанхая с «Манджура» и предназначавшийся адмиралом к назначению командиром «Пересвета»; ему негде было ночевать, и потому он остался на «Петропавловске»; кроме него здесь же в рубке был сигнальщик, назначенный в мое распоряжение».

«Подойдя к журналу, я стал записывать».

«В 9 час. 43 мин.—сигнал... успел я лишь набросать, и вдруг послышался глухой сильный удар».

«У нас троих (капитана 2-го ранга Кроуна, сигнальщика и у меня) сорвало фуражки, и в одно мгновение стол, диван, шкаф с книгами и картами—все обратилось в груду обломков, циферблат с механизмом был вырван из футляра часов».

«С трудом удалось высвободиться и мы бросились к правому выходу из рубки на мостик; «Петропавловск»

---

[1] Младший флаг-офицер командующего флотом — мичман В. П. Шмидт (Врангель, Ф. Ф., ч. II, стр. 522—523).

сильно кренился на правую сторону и настолько быстро погружался, что, стоя на твердом мостике, казалось, не имеешь опоры и летишь с головокружительной быстротой куда-то в бездну. Это чувство было очень неприятно».

«Говорить, конечно, нельзя было из-за рева пламени, воды, постоянных взрывов и всеобщего разрушения. Выскочив на правую сторону мостика, мы увидели впереди себя море пламени; удушливый едкий дым почти заставлял задохнуться. Здесь я заметил фигуру адмирала, стоявшего спиной ко мне. Как думают те, кто знал хорошо адмирала, он прошел вперед, сбросив с себя пальто, чтобы узнать что случилось, и вот можно предположить, что он был оглушен или убит одним из сыпавшихся обломков».

Так погиб «Петропавловск», погибла команда броненосца, погиб штаб эскадры, погиб и боевой адмирал Макаров.

«Голова погибла», — говорили опечаленные матросы, а вместе с ней погибла и всякая надежда на успешное окончание войны на море.

Одним из способнейших и отличнейших флотоводцев России называла его английская газета «Таймс» от 1 апреля 1904 г. В этой же газете писалось: «Своей энергией и примером собственной неутомимой деятельности он вселил новую отвагу в личный состав . . .».

«. . . *с кончиной адмирала Макарова Россия теряет вождя, которого трудно будет заместить*», — продолжала газета, говоря о нем, как о превосходном моряке, специалисте военно-морского дела и смелом флотоводце.

Итальянская газета «Трибуна» от 2 апреля писала еще сильнее: «. . . *вы, сыны всех морей, моряки, служащие под всеми флагами*, оплакивайте храбреца, бывшего вашим собратом, *венчайте лаврами память его*».

Даже японцы признали, что «С самого приезда своего в Порт-Артур. . . он деятельно принялся за работу: привел в порядок. . . эскадру. . . водворил дисциплину. . . *и старался восстановить честь флота*».

Только царский наместник Алексеев, в целях собственного благополучия, обвинил Макарова в неосновательности рокового выхода, в увлечении боевой обстановкой, особенно сожалея при этом о гибели «вполне исправного сильного броненосца».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

2 апреля в Порт-Артур на броненосец «Севастополь» приехал наместник Алексеев. Поднятый флаг никто не хотел замечать. Шли разговоры...

— Это для обрядной видимости.

— Все равно он в бой не пойдет... при первом нажиме врага в Мукден улизнет...

И действительно, при первом же появлении японцев это подтвердилось.

Японцы подошли, беспорядочно выпустили несколько снарядов, поманеврировали и ушли.

А Алексеев... отсиживался у северной стенки восточного бассейна и выходить... не собирался.

А когда крейсер «Диана» запросил сигналом на «Севастополь» разрешения «выйти на учение №..., то с «Севастополя», после долгих затяжек, невозмутимо последовал ответ нового адмирала: «Нельзя, не согласен», а после этого пришел запрос по семафору: «Не ошиблись ли вы при наборе предыдущего сигнала, действительно ли вы собирались стрелять?».

Над эскадрой вновь повисло золотое правило наместника: «Беречь и не рисковать», т. е. ввиду опасности в море не ходить и на противника не нападать.

Даже дежурные крейсеры с рейда были убраны. Труды Макарова быстро разрушались, и водворялись «порядки», господствовавшие до его приезда.

Алексеев все дела вел к тому, чтобы эскадра поскорее забыла погибшего героя.

Но его не забывали.

Советский народ помнит Макарова, и советские моряки сохраняют и осваивают все ценное из его наследства. В изучаемых нами военно-морских науках Степану Осиповичу принадлежит почетное место. Познавая опыт выдающихся командиров прошлого, мы можем лучше использовать боевую технику сегодня для того, чтобы без промаха поражать любого врага, осмелившегося напасть на нашу Социалистическую Родину.



ОГЛАВЛЕНИЕ

Цена 30 коп.